Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK II | Lwów, wrzesień 1926 | ZESZYT 9 (17)

W OBLICZU GROŹNEJ FALI

Od dłuższego czasu ogół pracowników kolejowych z niepokojem i oczekiwaniem spogląda w stronę Warszawy. A dzieją się tam rzeczy nieoczekiwane i falami najróżnorodniejszych domysłów kładące się po kraju. Niema dnia, by prasa nie doniosła o nowych zamierzeniach, nowych projektach i programach. Zdaje się, że ludzie, którym powierzono nawę Państwa nic nie mają innego do czynienia, jak niepokojenie opinji publicznej swą tajemniczością. Z czarnych karet samochodowych przechodzą dystyngowanie ubrani panowie ministrowie do swych gabinetów i przy zamkniętych drzwiach wytwarzają foljaty programów, programów i jeszcze raz programów. Skoro zaś taki elaborat wydostanie się na światło dzienne i z pracowitych stron gazet stanie się publiczną tajemnicą, zataczają się ze zdumienia ludziska; ze zdumienia, ale nie z radości...

W początkach, rząd nie mówił nic i nie robił nic. Opinja publiczna, świadoma długoletnich popisów kazuistyki rządowej, spodziewała się energicznych posunięć od Rządu który po znanych wypadkach majowych miał odwagę i zaszczyt nazwać się „rządem sanacji". Spodziewaliśmy się, że skoro otworzą się drzwi palisady, jaką rząd się od społeczeństwa oddzielił, zapanują wreszcie czasy sprawiedliwości. Mieliśmy przekonanie, że skoro oddamy co cesarskiego cesarzowi, będzie nam dane to, co ludzkie. Niestety, nie możemy poszczycić się, że oczekiwania nasze znalazły zrozumienie i zadośćuczynienie. Szczelne dotychczas odrzwia podwoji rządowych rozwarły się, dając sprawiedliwość części tylko pracowników państwowych w postaci dodatków funkcyjnych dla wojskowych, reszcie ofiarowując programy, ukoronowane w końcu nie bardzo parlamentarnem powiedzeniem pozaparlamentarnego szefa Rządu, skierowanem do delegacji Związków zawodowych kolejarzy, że gdyby nawet pieniądze w skarbie się znalazły, to jednak nie dla ulżenia dziadowskim zachciankom obywateli — pracowników państwowych. I jeżeli idzie o pracowników kolejowych, to ostatnie zamanifestowanie prawdziwego stanowiska Rządu, znalazło u nich oddźwięk, nic wspólnego nie mający z popularnością obecnych kierowników nawy państwowej. Zapytać się tylko należy, czy Warszawa nie odczuwa wzrostu cen artykułów pierwszej potrzeby, czy nie widzi, że reorganizacja administracji tylko dlatego tak tabetycznym krokiem postępuje, że przeprowadzają ją ludzie, nie dbający o żywy kontakt Rządu ze społeczeństwem, a wykonawcami planów sanacyjnych jest rzesza urzędnicza, której codzień w oczy zagląda nędza, głód i inne plagi apokaliptyczne ?!

Stanowisko obecnego rządu jest tem bardziej niezrozumiałe, że działa on nie na podstawie koalicji ugrupowań sejmowych, lecz na rachunek kredytu społeczeństwa. Sejm nasz, uchwalając znane pełnomocnictwa, przelał odpowiedzialność za rządy na garstkę ludzi, których największym i dobrze zrozumiałym obowiązkiem było nie rezygnowanie z poparcia społeczeństwa, lecz wyciąganie zeń siły dla swych planów i pozostawanie w najściślejszym kontakcie z ludźmi, którzy uwierzyli w dobre chęci „sanatorów". Kontakt ten z dniem każdym staje się bardziej luźny, przeto rząd nie mając oparcia w sejmie i lekceważąc siłę kredytu u społeczeństwa, staje się czemś do tego stopnia obcem, że niepowodzenia, jakie naturalną koleją wypadków przyjść muszą, nie znajdą u nikogo, a tembardziej u pracowników państwowych, żadnego współczucia.

Powracając do spraw ściśle kolejowych, nie możemy na uboczu pozostawić tej miażdżącej lekkości,

jaką zademonstrował się szef Rządu przed delegacją pracowników kolejowych. Gdybyśmy chcieli odpowiedzieć artykułem o równie wersalskim stylu, musielibyśmy zapożyczyć kilka zwrotów od gwary spotykanej na przedmieściach wielkich miast. Nam jednak zupełnie o co innego idzie: Chcemy by opinja 200 tysięcznej rzeszy pracowniczej nie była obojętną dla czynników rządzących. Kolejarz nigdy obojętnie nie odnosił się do żądań Państwa, przeto Państwo również obojętnie nie może traktować postulaty kolejarzy. My reprezentujemy siłę nadzwyczajnej wartości i z siły tej zrezygnować nam nie można. Fala despotyzmu, która idzie przeciw reprezentacjom kolejarzy, jest przez nas obserwowana i nieprzygotowanych nas nie zastanie. Nie wiemy, jakie wrażenia odnieśli delegaci Związków, wychodząc po ostatniej audjencji od p. Bartla. Sądzimy, że delegaci nie bardzo zbudowani byli słowami, które usłyszeli. Lecz z wrażeń tych, z myśli jakie audjencja narzuca to tylko jest pewne, że najbliższe dni muszą przynieść odnowienie się Bloku Związków, ustalenie reprezentacji kolejarzy, która nasze sprawy zastąpi w sposób, wykluczający naigrywanie się z nędzy naszej i naszych rodzin.

Pracownik umysłowy kolei stracił już tyle ze swych praw, że te ostatnie, jakie zostały bronić będzie z całym uporem i rezygnacją. Blok obejmujący wszystkie Związki pracowników kolejowych powstać musi w najbliższych dniach. Nieporozumienie nas podzieliło, sprawy ściśle zawodowe muszą połączyć.

W sprawie tej oddajemy głos Zarządom Głównym innych Związków tak kolejarskich, jak i ogółu pracowników państwowych.

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI

(DALSZE WIADOMOŚCI)

Z powodu mającej wejść w życie nowej organizacji kolejnictwa panuje wśród całego kolejarstwa w Polsce nad wyraz żywe zainteresowanie tak co do terminu, z którym przemiana ta ma obowiązywać, jak przedewszystkiem odnośnie do szczegółów jej postanowień. Zaciekawienie potęguje tajemniczość, jaką miarodajne czynniki przysłaniają to w zaciszu ministerjalnem dojrzewające dzieło, chociaż owe chowanie rzeczy tak arcyważnej pod korzec, bynajmniej nie oddziaływa w sposób pożądany na masy kolejarskie. Każe bowiem przypuszczać, co leży już w naturze ludzkiej i na czem tylokrotnie kolejarze przecież się poparzyli, iż ucieczka przed jawnością gotowa przynieść ze sobą „niespodzianki"... niepożądane, przykre i to tembardziej, ileże ostatnio p. premier Bartel potraktował przedstawicieli wszystkich organizacji kolejarskich, instancjonujących u niego o poprawę bytu, dość bagatelizująco. W chwili wszakże, kiedy oficerom i sierżantom przyznano już t. zw. „dodatki funkcyjne", a inni podoficerowie mają także otrzymać podwyżkę poborów od 1 października r. 1926, kategoryczna odmowa podniesienia mnożnej dla pracowników państwowych, a w szczególności kolejarzy, naprawdę może niepokoić.

Według wyjaśnień ministra kolei p. Romockiego, udzielonych prasie, sprawa reorganizacji P. K. P. przedstawia się następująco:

Podział funkcji. Obecny rząd zadecydował zniesienie Ministerstwa Robót Publicznych, przystępując jednocześnie do opracowania projektu Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej o Generalnej Dyrekcji Kolejowej. Niezmiernie ważne są w tym wypadku wytyczne w kierunku rozdziału funkcji pomiędzy przyszłe Ministerstwo Komunikacji, a Generalną Dyrekcję Kolejową. Idzie przedewszystkiem o możliwie jaknajdalej posunięte usamodzielnienie Zarządu kolejowego, wyodrębnienie go, odgraniczenie od wpływów politycznych, utrwalenie jednolitej polityki kolejowej, która w ciągu lat kilku od początku powstania odrodzonej Rzeczypospolitej ulegała ciągłym wahaniom...

Kwestje personalne. Jeżeli chodzi o pewną stronę niesłychanie drażliwą, interesującą szerokie koła kolejarzy, w jaki w szczególności sposób rozwiąże się personalne zagadnienia przy tworzeniu Generalnej Dyrekcji Kolejowej, to sprawę tę postawiono tak, iż wszystkie nabyte prawa, prawa emerytalne, nabyte w Ministerstwie Kolei przez pracowników kolejowych, będą honorowane w nowej organizacji Generalnej Dyrekcji. Wszyscy dotychczasowi pracownicy kolejowi przejdą automatycznie do Generalnej Dyrekcji, nie tracąc nic z nabytych praw.

Kompetencje Generalnej Dyrekcji. Dyrekcja otrzyma pewną swobodę ruchu w zakresie finansowym, będzie upoważniona do zaciągania pożyczek w ograniczonym zakresie, krótkoterminowych, jednakże dochodzących do wysokości 10% rocznego budżetu Generalnej Dyrekcji. Czyni się to w tym celu, ażeby ułatwić w okresach przejściowych z jednego roku budżetowego na drugi, pomiędzy grudniem a styczniem sfinansowanie kolei, kiedy nie można liczyć na to, by Ministerstwo Skarbu mogło kredytem pomóc kolei.

Budżetowy przydział zysku. W odniesieniu do przemysłowych przedsiębiorstw państwowych wprowadzono inowację, polegającą na tem, iż czysty zysk z poprzedniego okresu budżetowego wchodzi do budżetu państwowego następnego okresu budżetowego, a więc przykładowo czysty zysk z 1926 roku z kolei państwowych wejdzie swojem saldem do budżetu państwowego na rok 1927.

Dotychczasowe bowiem traktowanie przedsiębiorstw państwowych pozbawiało te przedsiębiorstwa w ciągu roku bilansowego kapitału obrotowego. Jest to sposób zupełnie nieodpowiedni, odbierający owym przedsiębiorstwom w zupełności swobodę ruchów i inwestowania w kierunkach, które nakazuje konjunktura.

W projekcie Generalnej Dyrekcji Kolejowej przewidziano na ten cel specjalne fundusze.

Generalna Dyrekcja — przedsiębiorstwem państwowem. Generalna Dyrekcja Kolejowa będzie przedsiębiorstwem państwowem z tem, iż w budżecie ogólnopaństwowym będzie wykazywany czysty zysk, ewentualnie strata, czy niedobór z tego przedsiębiorstwa.

Ministerstwo komunikacji. Utworzenie Generalnej Dyrekcji jest jednym z etapów prac reorganizacyjnych.

Ministerstwo komunikacji pomyślano jako tę część władzy naczelnej, która zajmuje się całokształtem polityki komunikacyjnej.

Fuzja agend z Ministerstwem Robót Publicznych. Z Ministerstwa Robót Publicznych przechodzą wszystkie sprawy drogowe: państwowe i samorządowe do Ministerstwa Komunikacji, oraz wszelkie sprawy dróg wodnych. Dział jednakże meljoracyjny departamentu wodnego Ministerstwa Robót Publicznych nie ma wejść do Ministerstwa Komunikacji.

Przejęcie działów z Ministerstwa Przemysłu i Handlu Z Ministerstwa Przemysłu i Handlu przechodzi Generalna Dyrekcja Poczt jako samodzielna jednostka i również przedsiębiorstwo państwowe do Ministerstwa Komunikacji. Następnie wejdą tu sprawy żeglugi morskiej, przyczem pozostanie w Ministerstwie Komunikacji istniejący dotąd przy Ministerstwie Kolei dział lotnictwa cywilnego.

Podział Ministerstwa Komunikacji. W ten sposób organizacja Ministerstwa Komunikacji obejmować będzie przedsiębiorstwa państwowe: Generalną Dyrekcję Kolei i Generalną Dyrekcję Poczt. Te będą podlegały bezpośrednio ministrowi.

Departamenty. Samo Ministerstwo Komunikacji ma składać się z 5 departamentów: ogólnego albo administracyjnego z funkcjami, ogólnie znanemi, następnie taryfowo-ekonomicznego, który atoli w dalszym podziale na wydziały nie będzie naśladownictwem obecnego stanu rzeczy. Trzecim z rzędu, to departament techniczny, zaś dalej pójdą departamenty: drogowy i wodny.

Podsekretarjaty. W Ministerstwie Komunikacji przewiduje się dwa podsekretarjaty stanu dla dwóch głównych działów komunikacji t. j. kolejowego, drogowego i wodnego.

Tak będzie wyglądać ogólna organizacja Ministerstwa Komunikacji. W najbliższych dniach projekty te zadecyduje Rada Ministrów i wejdą w życie.

Dalsze zamierzenia i prace. Rozporządzenia, tyczące się Generalnej Dyrekcji i Ministerstwa Komunikacji, staną się podstawą do właściwej pracy organizacyjnej. Należy skonstruować statuty organizacyjne tak Generalnej Dyrekcji, jak i Ministerstwa Komunikacji, przekształcić dotychczasową ustawę o głównej inspekcji kolejowej na główną inspekcję Ministerstwa Komunikacji, przeprowadzić cały szereg rozporządzeń wykonawczych i t. d.

Ciągłość i systematyczność pracy. Z chwilą wejścia w życie podstawowych ustaw i rozporządzeń Prezydenta Rzeczypospolitej, Generalna Dyrekcja zacznie przejmować kolejno pewne agendy od Ministerstwa Komunikacji. W ten sposób system pracy Generalnej Dyrekcji ułoży się właściwie i w momencie organizacji nie pogmatwa się praca w Ministerstwie Kolei Do 1 stycznia r. 1927 znajdą się prawdopodobnie wszystkie agendy pod właściwym dachem, a temsamem zakończy się reorganizacja; Rada Ministrów może jednak pewne szczegóły w zamierzonej reorganizacji zmienić.

Oto główne linie reorganizacji Polskich Kolei Państwowych według wywiadu, udzielonego stołecznej prasie przez Ministra Kolei, p. Romockiego, w dniu 25 sierpnia b. r.

Z powyższych enuncjacji można stworzyć sobie dość jasny obraz nadciągającej reorganizacji. Główna treść tej przemiany polega na wyłączeniu kolei z całokształtu administracji państwowej i utworzeniu z nich przedsiębiorstwa państwowego, obliczonego na zysk. Rozumie się, że przy takiej reorganizacji niewątpliwie zmienią się także warunki płacy i wogóle stosunki służbowe pracowników, skąd właśnie pochodzi ogromnie żywe zainteresowanie się kolejarstwa magicznemi słowy: „reorganizacja kolei". Dotychczas bowiem każdy pracownik przecież wiedział, jak siedzi, a tu tymczasem w tajemnicy przygotowuje się dlań coś zgoła nowego, co potęguje niepewność i troskę o jutro po tylu zawodach i przykrych przeżyciach w przeszłości.

Zorganizowanie Polskich Kolei Państw. w przedsiębiorstwo państwowe, stanowiące samoistną osobę prawną, jest z punktu widzenia gospodarki Państwa nader korzystną koncepcją. Dotąd wszakże stanowisko P. K. P. było nienaturalne, albowiem kolej, sprzęgnięta tysiącznemi nićmi z życiem gospodarczem kraju, powinna nareszcie wyzwolić się ze skostniałego szablonu biurokratycznego, stanąć o własnych nogach na zasadach handlowo-kupieckich. Kolejnictwo nie może właściwie mieć nic wspólnego z ogólną administracją Państwa, z całokształtem państwowego biurokratyzmu, zaś gospodarka kolejowa, będąca nawskróś odmienną dziedziedziną gospodarczą i przemysłowo-handlową, owym szczególnie żywym i ruchliwym organizmem, winna być wolną od ogólnych więzów budżetowo-administracyjnych. Kolejnictwu i kolejarzom wyjdzie to tylko na pożytek, gdyż np. wszelkie beneficja, jakich Rząd nie szczędził dotychczas czy to przemysłowi czy rolnictwu w postaci znacznych zniżek taryfowych, zniżek przewozowych i przejazdowych dla wojskowości, lub ulg przejazdowych dla rozmaitych władz i urzędów, przestaną obciążać i sztucznie deprecjonować budżet kolejowy. O ile zaś w tego rodzaju warunkach nowe to przedsiębiorstwo kolejowe będzie należycie prosperować, wykazywać dochody, trzeba przypuścić, iż również warunki płacy i służby pracowników przedsiębiorstwa powinny ukształtować się lepiej, niż obecnie.

Ale nauczeni smutnemi doświadczeniami pracownicy kolejowi, nie mogą zadowolić się optymistycznemi nadziejami, samą dobrą wiarą, lecz należy z całą stanowczością zaznaczyć, że jakkolwiek ułoży się stosunek pracowników do instytucji, ci ostatni stanowczo nie mogą dopuścić do zakwestjonowania swych nabytych praw, pominięcia ich interesów i żądań. Wynika stąd konkluzja, iż jeśli reorganizacja ma na dłuższy okres czasu ustalić stosunki w kolejnictwie i przynieść krajowi spodziewane korzyści, należałoby wszystkie kwestje, żywo obchodzące pracowników, jak uposażenie, pragmatyka i t. d., uzgodnić przedtem z delegatami zawodowych organizacyj kolejarskich. Inaczej popełnionoby wcale niezręczne pociągnięcie polityczne, decydując o losie setek tysięcy kolejarzy po za ich plecami, narzucając jednostronnie kolejarstwu nowy stan rzeczy, ewentualnie naszpikowany eksperymentami pomysłowości patentowanego biurokratyzmu. A skoro mowa o konieczności pewnej współpracy w danej materji Rządu z przedstawicielstwem pracowników, to niewątpliwie kolejowi pracownicy umysłowi będą mieli także coś do powiedzenia, gdyż stanowią przecież zarówno w kierunku intellektualnym jak fachowym, ośrodek polskiego kolejnictwa — jego mózg.

DRAŻLIWY TEMAT

Sprawa t. zw. „dodatków funkcyjnych“, przyznanych przez Radę Ministrów oficerom i sierżantom od 1 sierpnia b. r., narobiła zbyt wiele złej krwi wśród ogółu pracowników państwowych. Rozumie się, nie należy tego tłumaczyć w sposób, jakoby pracownicy państwowi mieli zazdrościć oficerom — szczególnie niższych stopni oficerskich — owego dodatku. Przeciwnie, najwyższy czas był po temu, by położyć kres prawdziwemu żebractwu polskiego oficera, którego widziało się na porządku dziennym w połatanej bluzie, podartych butach, obszarpanym płaszczu, głodującego wraz z rodziną na równi z resztą nędzarzy, pracujących dla Państwa. Generalne bowiem dziadostwo jest od chwili odrodzenia się Polski charakterystycznem znamieniem materjalnego położenia pracowników państwowych, w tem do 1 sierpnia 1926 także oficerów, jakkolwiek od tej daty z pewnością się dotyczącym nie przelewa, zwłaszcza po szeregu latach idealnego żebractwa. O co innego zatem chodzi. Zanim jednak rzecz wyłuszczymy, należy bodaj pobieżnie przedstawić, jak wyglądają „dodatki funkcyjne“ oficerów.

Otóż dodatek ten wynosi:

Dla ministra spr. wojsk. 2.500 punktów; dla wiceministra, szefa sztabu lub inspektora armji 1.500 p.; dla dowódców Okr. Korp. 1,200 p.; biskup polowy albo Prezyd. Najw. Sądu Wojsk. otrzymał 1.000 p.; dowódca dywizji 900 p.; dowódca brygady 700 p.; pułkownik 600 p.; major 350 p.; kapitan 250 i t. d. w dół. Nawiasem mówiąc, rozdzielono ten dodatek dość niedemokratycznie, bo n. p. dodatek generałów wynosi prawie dwa razy tyle, co oficerów niższych, skoro jednakże pomnożymy przytoczone wyżej punkty przez zagwożdżoną mnożną 43 gr. za punkt, przekonamy się, że dotychczasowe płace oficerów podniosły się przeciętnie o 40 do 50%. Dodatki funkcyjne spowodowały zatem podwyżkę poborów o 15 do 30% ponad poziom wskaźnika drożyźnianego. Innemi słowy znaczy to, iż Rząd przecież wynagrodził oficerom za szereg lat marnej wegetacji, istotnej nędzy, jaką klepali do spółki ze wszystkimi pracownikami państwowymi.

Ale przecież korpus oficerski i sierżanci, to zalewie $^1/_{12}$ część ogółu funkcjonarjuszów państwowych, co w dalszym ciągu dziadują tak, jak oficerowie do 1 sierpnia b. r. Nasuwa się przeto z konieczności pytanie, dlaczego cywilnych pracowników państwowych traktuje się w porównaniu z oficerami rażąco nierównomiernie, po macoszemu; czemu dolewa się oliwy do ognia, podsycając w pracownikach państw. poczucie ustawicznie doznawanej krzywdy i niesprawiedliwości? A jeśli w podobny sposób postępuje się nawet z kolejarzami, uważanymi wszakże słusznie za drugą armię w Państwie, to przypomina to zbyt żywo zatęchłą zasadę rządów zaborczych „divide et impera“, która nie może wróżyć nic dobrego.

Olbrzymią tedy większość, bo przeszło 90% pracowników państw. Rząd wydał z lekkiem sercem na łaskę losu; ktoby zaś chciał szukać w tym kierunku argumentów, mających uzasadnić wzgl. upozorować tę nierównomierność postępowania, rozumnych i poważnych motywów najpewniej by nie znalazł. Od szeregu lat w szczególności karmi się funkcjonarjuszy państwowych tanimi morałami o „patrjotyźmie“, „konieczności przetrwania“, „ofiarności“ dla kraju, odwleka się z roku na rok, z miesiąca na miesiąc załatwienie ich żądań w kierunku poprawy bytu, gdy tymczasem interesowani zamiast końca swych mąk piekielnych na ziemi, doczekali się wręcz niebywałego zawodu. Prowokuje się poprostu masy pracownicze i wytwarza nader niebezpieczny ferment w umysłach, jaki osobliwie w kolejnictwie daje się niedwuznacznie wyczuwać.

Bo pytamy, skąd pochodzi owa podwójna miara? Z jakiego powodu pobory n. p. urzędnika VI. stopnia służbowego, który on osiągnął po długich studjach i przeważnie dwudziestokilkuletniej służbie, równają się zaledwie dodatkowi funkcyjnemu jego kolegi wojskowego, a wynoszą mniej niż uposażenie kapitana? Doprawdy, niesłychaną krzywdę wyrządza się tym najbiedniejszym i najwięcej upośledzonym pracownikom państwowym, w tem szczególnie kolejarzom, jeśli pod pozorami „sanacji“ każe się im ginąć z nędzy i głodu, marnieć wraz z rodzinami. Wszak miarka cierpliwości dawno się przebrała, skoro zaś chodzi o kolejarstwo, to kolejarze żądają tem bardziej załatwienia jak najrychlej swych postulatów materjalnych, iż sam p. premier Bartel przyznał, że kilkadziesiąt miljonów złotych dochodu z gospodarki kolejowoj wydatnie zasili Skarb Państwa.

Niestety, Rząd sortuje najwidoczniej funkcjonarjuszy państw. na „lepszych“ i na „gorszych“, na takich, co to według decyzji Rady Ministrów posiadają większą ważność i wartość dla Państwa, t. j. oficerowie i sierżanci, i na takich, którym jako obywatelom 2-giej klasy rzuca się obgryzioną kość pod stół, czyli reszta pracowników państwowych. Tych ostatnich można nawet traktować pod względem materjalnym wbrew obowiązującej ustawie, nie stosując przecież do ich poborów mnożnej 53 gr. za punkt odpowiednio do wskaźnika drożyźnianego, zagwarantowanego pracownikom państw. ustawą uposażeniową z 9 października 1923. Rząd istotnie ignoruje rozpaczliwą sytuację funkjonarjuszy państwowych, nic zupełnie nie czyniąc dla poprawy ich bytu.

Otóż ten niepokojem i rozgoryczeniem mas pracowniczych podminowany stan rzeczy nie powinien przeciągać się ani o krok. Pracownicy państwowi mają doprawdy nóż nędzy głodowej na gardle i dlatego muszą kategorycznie domagać się: bezzwłocznego przywrócenia ruchomej mnożnej, zwrotu różnicy poborów od grudnia r. 1925, wynikłej z powodu niestosowania wskaźnika drożyźnianego, oraz zwrotu procentowych zniżek poborów, potrąconych w okresie od stycznia do lipca b. r. W praworządnem państwie Rząd nie może dopuszczać się eksperymentowania na starganych biedą życiową nerwach pracowniczych takiemi pociągnieniami, jak n. p. wydatne ulżenie doli oficerskiej, a równocześnie pomijanie ze spokojnym stoicyzmem katastrofalnego położenia materjalnego przygniatającej części pozostałych nędzarzy państwowych. Praca bowiem i ofiarność wszystkich składa się na wspólny pożytek Państwa — demokratycznego. Każda grupa pracowników posiada swoją osobną dla Państwa ważnośc i wartość Nie należy zaogniać wewnętrznych stosunków w Państwie wprowadzaniem praktyk zaborców, wywołujących zbyteczne różnice i rozdźwięki. Dzisiaj każdy ma równe prawo do znośnego życia, chce żyć po ludzku, a nie na podobieństwo zwierzęcia, pędzonego tylko batem do pracy i w dodatku przymierającego z głodu.

Moka.

DOWODY TOŻSAMOŚCI DLA ASPIRANTÓW

(NA MARGINESIE „TYMCZASOWYCH PRZEPISÓW“ O PRZEJAZDACH ULGOWYCH)

Jest rzeczą powszechnie znaną, że wszelkie przepisy, regulujące prawa i obowiązki członków pewnej organizacji społecznej, zawodowej, czy innej, powinny być wpierw dokładnie obmyślane, zanim ujrzą światło dzienne; przepisy winny być także dostosowane do charakteru pracy poszczególnego członka i do jego potrzeb duchowych. Koniecznem jest w końcu, aby raz wydane postanowienie, dotyczące pewnej sprawy — obowiązywało przez czas dłuższy, zbyt częste bowiem zmiany wydanych zarządzeń wytwarzają chaos i dezorjentację. Rozporządzenie musi być jasno sformowane i podane do powszechnej wiadomości tych, do których się odnosi.

Niestety, przy redagowaniu „Tymcz. przepisów o przejazdach ulgowych“, a jeszcze bardziej przy wydawaniu do nich zmian i uzupełnień nie przestrzegano powyższych racjonalnych zasad. Mamy tu dziś na myśli sprawę ulg przejazdowych dla kandydatów, wzgl. prow. adjunktów (dawnych aspirantów).

Zdawać by się mogło, że kompetentne czynniki przy przyznawaniu ulg przejazdowych tej kategorji pracowników kol., wzięły pod rozwagę stopień ich wykształcenia, inteligencji, oraz rodzaj służby, jaką ci pracownicy pełnią i wynikającey stąd ich stosunek do innego, zwłaszcza niższego personelu, z którym się w czasie służby stykają. Wszak to są motywy, które powinny były mieć wpływ na rodzaj i rozmiar przejazdowych udogodnień.

Lecz miarodajne czynniki pojęły tę sprawę zgoła inaczej, a panowie referenci ministerjalni uczynili w rzeczywistości wszystko, aby tej kategorji pracowników przyznać jak najmniej ulg przejazdowych.

Od pierwszej niemal chwili powstania Państwa do czasów obecnych, t. zw. „Tymczasowe przepisy“, a w szczególności postanowienia, dotyczące aspirantów kolejowych, ulegają ustawicznym zmianom, oczywiście przeważnie niekorzystnym dla samych aspirantów i wywierającym niepożądane następstwa także na administrację kolejową.

Dlaczego tak jest i z jakiego powodu przepis w tej dziedzinie raz wydany, zmieniano po kilku nieraz miesiącach — pozostanie tajemnicą i żaden zapewne logicznie myślący czytelnik tej tajemnicy nigdy nie zgłębi.

Za czasów austrjackich aspiranci kolejowi byli traktowani na równi z urzędnikami, posiadali także na równi z nimi wszelkie uprawnienia przejazdowe w kl. II.

Po przewrocie listopadowym nie zaszła w tej sprawie przez czas dłuższy żadna zmiana; dopiero później na podstawie bliżej nieznanych przepisów, aspiranci utracili prawo do kl. II. Mniej więcej od r. 1923 następowały w tym przedmiocie coraz nowe ograniczenia; oto pewnego dnia jeden z panów referentów wpadłszy zapewne z jakiegoś powodu w zły humor — bo inną przyczynę trudno sobie wyobrazić — zawyrokował, że aspirantów uważać należy za pracowników nieetatowych i pod względem ulg przejazdowych ma się ich traktować jak innych pracowników nieetatowych. Zarządzenie to miało więc ten skutek, iż nabywali oni prawo do tych ulg dopiero po przesłużeniu w kolejnictwie conajmniej 2 lat. Rzecz oczywista, że mogli jeździć tylko klasą III.

Następstwem takiego zarządzenia było także i to, że całą rzeszę aspirantów, którzy już wówczas posiadali prawo do ulg przejazdowych, nagle, jednem pociągnięciem pióra pozbawiono tych uprawnień. Wyjątki pewne i tu zastosowano! zezwolono mianowicie na wydawanie jednorazowych biletów bezpłatnych kl. III uczestnikom kursów aspirantów i to jedynie „dobrze atestowanym“

Wreszcie w roku 1924. znalazł się w Ministerstwie kolei ktoś, kto okazał aspirantom swą nieocenioną w skutkach łaskawość... i przyznał tym parjasom prawo korzystania z ulgowych uprawnień w kl. II., ale znowu z tem dyskretnem zastrzeżeniem, iż prawo to przysługuje im dopiero po dwuletniej służbie. Oczewiście, niema przecież reguły bez wyjątku... Zastrzeżenia więc jakieś i tu być musiały! (?).

Pewna część aspirantów otrzymała zatem to, co zaspakajało ich ambicję zawodową, co się im słusznie należało ze względu na ich poziom inteligencji, pozycji w społeczeństwie, i stanowisko służbowe. — Trzeba było widzieć, z jaką uciechą i zadowoleniem powitali oni to rozumne i szlachetne zarządzenie, jak wiele wpłynęło wówczas podań o przyznanie im bezpłatnych biletów jazdy. W niejednem wypadku nie chodziło tak dalece o cel samej jazdy, ale o to, aby módz odbyć jakąś niedaleką podróż obok swego podwładnego kierownika parowozu, kierownika pociągu, lub jakiegoś byłego sługi kancelaryjnego, którzy na kilka lat przedtem uzyskali prawo jazdy w kl. II...

Lecz dajmy pokój żartom, rzecz jest poważniejsza.

Niestety „wszystko na świecie ma swój kres“, przeto tę maksymę trzeba było jak najrychlej zastosować.

Jak grom z jasnego nieba uderzyło w szeregi aspirantów nowe rozporządzenie ministerjalne, uważające „poprzedni reskrypt z 23/8 1924 N-ro I/2094/2 za zniesiony“ (dosłowne brzmienie reskryptu z dnia 17/3 1926 N-ro I/3024/2/26. — przyp. red.). Każdy przyzna nam niewątpliwie słuszność, że domagamy się od czynników kompetetnych przyznania aspirantom ulg przejazdowych w kl. II, na równi z pracownikami etatowymi, którym takie uprawnienie, na zasadzie obecnych przepisów, przysługuje. Wszak ta kategorja pracowników kolejowych, którymi się dziś zajmujemy, to ludzie o wykształceniu conajmniej średniem, wielu z nich posiada nawet wyższe studja. To liczni oficerowie rozerwy, którzy lata całe krwawili się na pobojowiskach w obronie niepodległości Państwa i z tej przyczyny nie mieli czasu, ani sposobności zająć w latach 1918 i 1919 intrantnych stanowisk, jak uczynili inni.

Ale prócz względów — że tak powiemy czysto osobistych — za przyznaniem aspirantom ulg przejazdowych w kl. II. na równi z pracownikami etatowymi, przemawiają i względy służbowe, może ważniejsze. Dotyczy to zwłaszcza prow. adjunktów, którzy wykonywują przeważnie służbę ruchu nieraz przez szereg lat.

Jako dyżurny ruchu jest aspirant przełożonym całego personalu stacyjnego i ruchowego.

Warunkiem należytego wykonywania tej służby, to zapewnienie sobie koniecznej subordynacji wśród podwładnego personalu. Czy może istnieć wymagane podporządkowanie się podwładnych pracowników kol. prow. adjunktowi jako dyżurnemu ruchu, skoro podległy mu zwrotniczy, czy konduktor wie, jak po macoszemu traktowany jest przez wyższe władze kolejowe jego przełożony.

Przytoczone właśnie względy przemawiają dość przekonywująco za przyznaniem kandydatom kolej. względnie prowizorycznym adjunktom zniżek przejazd. w kl. II.

Trudno doprawdy dopatrzeć się przyczyny, dla której Ministerstwo kolei wydało ostatnie rozporządzenie. Wątpimy nawet, czy wchodziły tu w grę względy oszczędnościowe, tak dziś u nas popularne, któremi się zasłaniają wielcy i mali referenci ministerjalni, ilekroć staje się dla nich jakiś przepis niewygodnym. Wszakże ze stanowiska Skarbu Państwa jest zdaniem naszem zupełnie obojętnem, czy nieliczna zresztą rzesza pracowników kol., w których interesie głos zabieramy, odbywa podróż za biletem bezpłatnym kl. II, czy kl. III.

Aspirant.

Kolego!

Oblicz wiele wpłynie pieniędzy, gdy każdy członek Związku rozsprzeda 10 cegiełek na budowę letniska w

Komańczy.

Na budowę letniska w Komańczy wpłynęły nast. dalsze kwoty: W. **Barth** (Lwów) 50 zł., Piotr **Tynik** (Lwów) 40 zł., Bron. **Bryczkowski** 4 zł., Feliks **Cramer** 2 zł, Jan **Kryda** 3 zł.

ŻYCIE ZWIĄZKU

Życie Związku, to ożywiona praca Kół na wewnątrz i wystąpienia Okręgów na zewnątrz. Lecz nawet najdzielniejsza praca Okręgu nie wyda obfitych owoców, gdy Koło nie zarzuci go uchwałami, wnioskami i żądaniem interwencji. Myśląc tedy o ożywieniu pracy Związkowej, winniśmy dążyć do największego usprawnienia Kół, dążyć do ześrodkowania myśli organizacyjnej Kolegów na terenie Koła, by pewne sprawy, należycie przedyskutowane, znachodziły się na forum Zarządu Okręgowego. Sprężyną, która pcha życie organizacyjne w Kole jest sekretarz. Zadanie sekretarza jest olbrzymie, dlatego członkowie niechętnie pełnią ten obowiązek. Przyznać jednak trzeba, że organizacja nasza wydała cały szereg nadzwyczaj zdolnych sekretarzy Kół, jeżeli zaś w jakiejś miejscowości „urząd“ ten został nienależycie „obsadzony“ szwankuje praca, zrzędzi Okręg, tętno życia Koła ulega znacznemu zwolnieniu. Oto sekretarz winien wiedzieć wszystko, co się na terenie Koła dzieje. Ponieważ nie należy to do spraw poufnych, winien zdobyte wiadomości przesłać Zarządowi Okręgowemu lub Głównemu. Jeżeli jest to sprawa jednego z kolegów, należy zebrać wszystkie, choćby najdrobniejsze szczegóły, posortować umiejętnie i przesłać do Zarządu Okręgowego, który przecież tylko w tych wypadkach może skutecznie interwenjować, o ile znajdzie w piśmie Koła wszystkie daty, mogące być podstawą interwencji. Zasadniczo zapomina się o imieniu petenta, jego stanie rodziny i t. p., a Zarząd Okręgowy musi wpierw dobrze naszukać się, aż te, zdaje się drobne szczegóły, wynajdzie. To jest podstawową przyczyną zwłoki. Skąd Okręg może wiedzieć, że stacja ma wolne mieszkanie w magazynie, lub jakiś tam konsum jest nieczynny, albo, że peten jest szczęśliwym właścicielem siedmiorga nieletnich pociech?! Żeby jednak zapiski personalne były w Kole w porządku, musi sekretarz wykorzystać każde Walne Zebranie i notować, a uzupełniać pilnie. Protokół zebrań i posiedzeń należy sporządzać zaraz, odpis przesłać do Okręgu, a krótką korespondencję, z wnioskami i uchwałami do Zarządu Głównego, jest bowiem rzeczą niesamowitą, gdy sekretarz śpi spokojnie, a Zarządy i redakcja „Czasopisma“ muszą domagać się pism. Stwierdzam, że na szczęście mi bardzo często jest to potrzebne.

Dla śmierci samej można mieć uprzedzenie, lub szacunek, sprawy jednak „funduszu pośmiertnego“ nie mogą być traktowane pod hasłem osobistej sympatji, lecz załatwiane bezzwłocznie pocztą państwową, jako polecone. W końcu delegat na zebranie chociaż mówi czasem rzeczy nieprzyjemne, jest jednak człowiekiem pracy, przeto winien być wzywany tak wcześnie, by mógł uregulować swe sprawy osobiste i służbowe i przyjechać stosownym pociągiem. Pamiętajmy, że wszystko, co nas cieszy lub boli, obchodzi w równej mierze Zarząd Okręgu i Zarząd Główny, przyczem sprawy nie można ze sobą łączyć, lecz załatwiać na oddzielnych ćwiartkach papieru, notować datę wysłania. Podpisy i data są konieczne, pismo czytelne, adres także.

Tych kilka słów ciśnie się pod pióro w związku z przeglądem pism przeznaczonych do „Życia Związku“. Oddajemy zatem należny dank sekretarzom i przeglądamy nadesłaną korespondencję.

Oto Zarząd Okręgowy w **Katowicach** donosi o interwencji w tamt. DKP. w sprawie obsady kierownictwa pewnego działu pracownikiem o następujących kwalifikacjach: 6 lat służby tylko w centrali i brak fachowego wykształcenia ruchowego. Wykształcenie 6 klas gimnazjalnych i niedostateczne opanowanie języka polskiego. Nie brał on udziału w żadnej akcji narodowej na terenie Górnego Śląska, ale zato otrzymał mianowanie bez konkursu. Dyrekcja K. P. zna kwalifikacje nowego kierownika działu, wie, że w dziale tym pracuje kilku st. rewidentów, ale milczy...

Zarząd Koła w Krakowie na posiedzeniu w dniu 2 sierpnia b. r. poruszył sprawy ogólne, a więc 1) pragmatyka służbowa, 2) uposażenie, 3) przywrócenie awansu automatycznego (u nas awanse wstrzymane, a na poczcie są), 4) zmiana ustawy emerytalnej, 5) dodatki funkcyjne dla kasjerów i zawiadowców stacji, 6) racjonalny przydział mieszkań skarbowych, 7) zaliczanie lat służby ruchowcom w sposób przyznany maszynistom i konduktorom, 8) aspiranci, 9) komisje oszczędnościowe, 10) dodatki na przybory kancelaryjne, 11) ubranie służbowe.

Zarząd Okręgowy w Krakowie donosi o posiedzeniach w dniu 10 i 16 sierpnia oraz 2 września b. r. Okręg kładzie nacisk na interwencje w D. K. P. i na tem polu może być wzorem dla innych Okręgów. Interwenjowano mianowicie w sprawie okólnika nr. 553, w sprawie mieszkań dla dyżurnych, dojeżdżających do służby, w sprawie biletów bezpłatnych na pociągi pospieszne, obsady pewnych stacyj, oraz wielu innych spraw naszych kolegów.

Ostatnie pismo pochodzi **z Zarządu Okręgowego we Lwowie** i obejmuje sprawozdanie z posiedzenia w dniu 13 sierpnia b. r. Omówiono sprawę Koła w Stryju oraz interwencji w Dyrekcji.

Na końcu „Życia Związku“ poruszamy tak ważną sprawę, jak **KOMAŃCZA.**

Budowa rozpoczęta i w pierwszych dniach listopada br. stanie budynek pad dachem. Będzie to willa o 20 pokojach, prócz wspólnego halu, kuchni i t. p. W listopadzie otrzymamy jednak tylko budynek surowy t. j. na podmurowaniu stanie dom z ciosanego drzewa, bez okien, wyprawy wewnątrz itp. Komunikując powyższe oświadczamy, że o stanie robót będziemy kolegów w „Czasop.“ uwiadamiać. Ale już teraz okazuje się potrzeba ożywienia akcji rozsprzedaży cegiełek budowlanych.

Rozpoczęcie budowy własnych letnisk ta dzieło wielkie, wykończenie i tempo pracy zależne jest od poparcia kolegów. Mamy nadzieję, że pomoc kolegów nas nie zawiedzie.

PRZEGLĄD PRASY

„Jedność“, bezpartyjne pismo pracowników publicznych, drukuje w Nr. 16 z 15 sierpnia 1926 r. znamienny artykuł p. t. „Praworządność czy leworządność“, w którym w jaskrawy sposób przedstawia nierównomierność w traktowaniu państwowych pracowników cywilnych a wojskowych. W sierpniu bowiem b. r. Rada Ministrów uchwaliła tak hojne dodatki funkcyjne dla oficerów i sierżantów, że np. dodatek funkcyjny dowódcy okręgu korpusu (D. O. K.), przenosi znacznie pensję zasadniczą urzędnika V rangi, zaś dodatek dowódcy pułku równa się pensji VII rangi. Cywilni pracownicy państwowi bynajmniej nie zazdroszczą wojskowości takiej niespodzianki po majowym przewrocie, ale z ogromnem rozgoryczeniem patrzą na to tak uderzająco różne traktowanie wojskowych od „cywilów“. Niestety w naszem podobno demokratycznem Państwie sprawiedliwość staje się czczym frazesem u wrót interesów partyjnych lub kastowych. Według jednak sprawiedliwości należało nieco skromniej, lecz równomiernie obdzielić jednych i drugich tą kwotą, na jaką budżet pozwala. Sprawiedliwość i praworządność wymagały wszakże zgodnie z ustawą uposażeniową podniesienia mnożnej dla wszystkich odpowiednio do wzrostu drożyzny, oraz podwyższenia dodatku mieszkaniowego do ustawą przewidzianej normy. Sejm powinien stanąć tu w obronie Konstytucji, która we wstępie gwarantuje obywatelom Rzeczypospolitej równość, a pracy poszanowanie, należne prawa i szczególną opiekę. Inaczej gotowa rozpętać się nowa walka o prawa, tak jaskrawo podeptane, dopóki sprawiedliwość nie odniesie zwycięstwa.

„Kolejarz“ w Nrze 15-ym z 1 sierpnia b. r. w artykule „Koleje dają zyski — kolejarze głodują“, domaga się przywrócenia kolejarzom należnych poborów t. j. zastosowania wskaźnika drożyźnianego według mnożnej 53 gr. za punkt. Powyższe żądanie autor opiera na oświadczeniu premiera Bartla w dniu 30 lipca b. r. na posiedzeniu Senatu, że mianowicie koleje dają Skarbowi Państwa zyski, wynoszące dziesiątki miljonów, a ponadto motywuje tem, iż równocześnie wypłaca się w Ministerstwie Skarbu sowite remuneracje, zaś oficerom przyznano wydatne dodatki funkcyjne. System głodzenia kolejarzy a równoległego forytowania innych wtedy, gdy koleje przynoszą dochody, jest nader niezdrowy i szkodliwy.

W artykule „Zmiana Konstytucji i pełnomocnictwa“ wyrażono obawę z powodu uchwalenia przez Sejm daleko idących pełnomocnictw, upoważniających prezydenta Rzeczyposp. do wydawania rozporządzeń z mocą ustawy. Rząd bowiem skwapliwie skorzysta ze zdobytych uprawnień i już przygotowuje w tajemnicy szereg ustaw, co do których nie można przewidzieć, czy zwracają się przeciwko pracownikom kolejowym. Wiele postulatów kolejarzy, które ściśle wiążą się ze sprawą organizacji kolejnictwa, jak np. pragmatyka służbowa, ustawa emerytalna dla dziennie płatnych, ustawa o kolejowych kasach chorych i t. d. „Komisje“ będą załatwiały przy zielonych stolikach wśród teoretycznych rozważań bez udziału Sejmu i reprezentantów pracowników. Dlatego trzeba wytężyć wszystkie siły, aby nie stanowiono o nas, bez nas.

W Nrze 16-ym z 15 sierpnia b. r., w artykule „Reorganizacja kolei“ dotknięto tylko w ogólnych zarysach tego zagadnienia, którem obszerniej zajmujemy się na innem miejscu.

„Kolejowiec Polski“ w Nrze 19—20-ym z 10 sierpnia 1926 r., występuje w artykule p. t. „Krzywdzący zakaz“ przeciwko wstrzymaniu wszelkich awansów pracowników państwowych, które to awanse uzależniono aż od zgody Rady Ministrów i to w wypadkach, uzasadnionych koniecznością służby. Wspomniany zakaz zrodził się wprawdzie z kalkulacyj oszczędnościowych Rządu, skoro jednakże nabiera on cech trwałych i wpływa ujemnie na duchowe usposobienie personalu, od czego zawisło fizyczne działanie człowieka, efekt jego pracy, należałoby to krzywdzące zarządzenie uchylić.

W następnym artykule p. t. „W sprawie egzaminów i wykształcenia pracowników“ autor uznaje — co

prawda — pierwszorzędne znaczenie tak ściśle zawodowego jak również ogólnego wykształcenia pracowników, atoli irytuje się, jeśli administracja kolei bada obecnie cenzus ogólno-naukowy, czy też zawodowy podwładnych i odpowiednio do rezultatów dochodzeń kwestjonuje zdolność jednych do pozostawania na pewnych stanowiskach, drugim stara się uniemożliwić awansowanie, utrudnia egzaminy, redukuje i t. d. Autor stoi na stanowisku, że o ile dotyczący pełnili szereg lat służbę na danych posterunkach bez zarzutu, to „udowadnianie tych zdolności egzaminem, staje się zbędną formalnością“. (?!)

W artykule „Walka o departament administracyjny“ wyrażono zapatrywanie, że spór, jaki toczy się w samem Ministerstwie Kolei pomiędzy urzędnikami b. zaboru austrj. a urzędnikami b. zaboru rosyj. o utrzymanie względnie zniesienie departamentu administracyjnego Min. Kol., zakończy się wraz z określeniem charakteru P. K. P. O ile w szczególności koleje staną się przedsiębiorstwem, obliczonem na zysk, odpadnie potrzeba kreowania tego departamentu, który byłby wówczas niepotrzebną kancelarją wszystkich działów fachowych, albo kulą u nogi Zarządu przedsiębiorstwa.

W Nrze 21-ym z 20 sierpnia 1926 r. w artykule „Ministerstwo Komunikacji“, skreślono w ogólnych zarysach stosunek przyszłej Gen. Dyr. Kol. do Ministerstwa Komunikacji, zakres działania obu tych władz, poczem autor zastanawia się nad punktami projektu reorganizacji kolejnictwa, odnoszącymi się bezpośrednio do interesów pracowników kolejowych. Nęci go w szczególności perspektywa wyższych uposażeń i udziału w zyskach, chociaż niepokoi brak wiadomości, kto z tego będzie korzystać. Nieznany jest bowiem sposób przejścia ze starej organizacji na nową, zasady, na jakich oprze się przyszły stosunek wzajemny Zarządu kolejowego i pracowników, nie wiadomo jak będą pracownikom zaliczane ubiegłe lata służby, jakiem będzie mogło być ubezpieczenie na starość, na wypadek choroby i jakie gwarancje otrzymają pracownicy co do czasu i sposobu rozwiązywania stosunku służbowego. Wszystkie te sprawy niestety Rząd osłania dotychczas tajemniczością, która nie może nikomu wyjść na zdrowie. Polski Związek Kolejarzy domaga się dlatego uzgodnienia tak doniosłych zagadnień z przedstawicielami pracowników kolejowych. W każdym jednak razie P. Z. K. stoi na stanowisku, że przed wprowadzeniem nowej organizacji pracownicy winni uzyskać jednolitą pragmatykę służbową; na wypadek wyeliminowania postanowień uposażeniowych i emerytalnych, dotyczących pracowników etatowych, z ogólno-państwowych ustaw, należy wydać oddzielne ustawy po myśli interesów pracowników kolejowych z dotychczasowemi gwarancjami zasadniczemi itd.

„Kolejarz Związkowiec“ w Nrze 15-ym z 1 sierpnia 1926 r. w art. „Pełnomocnictwa Rządu“ wypowiada myśli, iż najbardziej palącą sprawą, jaką winien w tej chwili załatwić Rząd, powstały z majowego przewrotu, jest poprawa materjalnej egzystencji pracowników kolejowych. Od pracownika bowiem, przygniecionego codzienną, ciężką troską o wyżywienie i inne palące potrzeby swej rodziny, nie można domagać się ani pilności, ani moralności, ani sumienności, wogóle tych przymiotów, które w pracy dla dobra Państwa czy społeczeństwa są nieodzowne. Wobec niesprawiedliwego stosowania mnożnej 43 gr. zamiast przynajmniej 53 gr. za punkt, pracownicy tracą miesięcznie po kilkadziesiąt złotych, bez mała nieraz czwartą część swego uposażenia. Nie można przedłużać haniebnej tradycji obalonego w maju systemu, jaki Państwo rujnował, a w masy pracownicze wnosił nietylko gorycz, ale ferment głęboki. Chociaż Rząd p. Bartla narazie nie budzi obaw w tym kierunku, by miał pod pokrywką „sanacji“ odbierać kolejarzom prawa, przez nich już dotąd nabyte, należy jednak w każdym razie z góry powiedzieć, iż 200.000 masa kolejarska dawno już przestała być biernem narzędziem różnych eksperymentów, czego dowiodła niedawna przeszłość.

W Nrze 16-ym z dnia 15 sierpnia b. r. poświęcono naczelny artykuł omówieniu sprawy „Reorganizacji kolejnictwa“. (Na ten temat piszemy osobno).

„Konduktor“ w Nrze 15-ym z 1 sierpnia b. r., we wstępnym artykule „Refleksje chwili obecnej“ mówi o konieczności łączenia się wszystkich stanów w Polsce celem moralnej i materjalnej sanacji Państwa. Praca i miłość Ojczyzny — oto właśnie przewodnia idea Związku Drużyn Konduktorskich. Mając to zawsze na myśli, Związek pragnie walczyć o lepszą przyszłość konduktorów, o sprawiedliwość i zrozumienie ich pracy. Pozatem powyższy organ nie pisze ani o reorganizacji, ani o kwestji uposażeniowej, emerytalnej i t. p. aktualnych zagadnieniach chwili.

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—:

O czem obecnie urzędnik państwowy myśli?

Myśli o tem, że:

1. Prezes Rady Ministrów pobiera: 1234 zł 17 gr. mies. gaży, zaś Marszałek Polski: 2.334 zł. 17 gr.
2. Minister pobiera miesięcznie 1.072 zł. 17 gr. a generał broni 1.732 zł. 17 gr.
3. Sekretarz stanu 830 zł. 4 gr. — generał dywizji 1.374 zł. 4 gr.
4. Wojewoda 658 zł. 4 gr. — generał brygady 1,070 zł. 4 gr.
5. Naczelnik wydz. 529 zł. 4 gr. — pułkownik 855 zł. 4 gr.
6. Radca województwa 387 zł. 32 gr. = podpułk.: 670 zł. 32 gr.
7. Starosta 201 zł. 32 gr. — kapitan 476 zł. 82 gr.
8. Referendarz 239 zł. 8 gr — porucznik 371 zł. 52 gr.
9. Kontroler, naczel. kanc. 200 zł. 32 gr. podporucznik 289 zł. 82 gr.
10. Asystent 174 zł. 52 gr. — st. sierżant 196 zł. 2 gr.
11. Registrator 148 zł. 72 gr. — sierżant 148 zł. 71 gr.
12. Kancelista 135 zł. 82 gr. — plutonowy 135 zł. 82. gr.

Kwiatki.

Urząd stacyjny X do Oddziału mechnicznego Y:

„Ponieważ głowa u ciągła wagonu 108237 została urwana w czasie przetaczania pociągu nr. 595 dnia 20/VII br. a przetaczaniem tem dowodził kierownik Ustrzycki, wobec tego należy tegoż przesłuchać wraz z drużyną“. Data — podpis.

Oddział Mechaniczny orjentuje się błyskawicznie, oto dowód:

„Do Urzędu stacyjnego w Ustrzykach. Uprasza się przeprowadzenie dochodzeń z dotyczącą drużyną konduktorską“ Data — Podpis.

Stacja Ustrzyki niema drużyny konduktorskiej żadnej, ale stylem urzędowym zawiadamia:

„Oddział Mechaniczny Y. Wagon nr, 108237 w Ustrzykach wogóle niebył. Kierownik Ustrzycki tutaj nieznany“. Data — Podpis.

Oddział mechaniczny nie traci przytomności krwi, ani zimnego umysłu i w dalszym ciągu urzęduje intenzywnie:

„Do Dyrekcji kolejowej Wydział 1 we Lwowie. Uprasza się o zapodanie nazwiska dotyczącego kierownika oraz miejsce zamieszkania“ Data — Podpis.

O, Boże!

ANKIETA

W sprawie ankiety, rozpisanej w ostatnim zeszycie „Czasopisma“ otrzymaliśmy na razie 148 głosów. W porównaniu z liczbą naszych członków, jest to jednak ilość zbyt mała. Przeto powtarzamy, że termin nadsyłania uwag upływa z końcem miesiąca, poczem nastąpi wylosowanie nagrody. Przypominamy zarazem, że ankietę rozpisuje Redakcja poto, aby poznać opinję kolegów i zastosować się do przedłożonych życzeń. Nie kryjemy się zupełnie z tem, że kilka nadesłanych odpowiedzi krytykuje Redakcję dość ostro! Pragniemy poznać opinję bez względu na to, czy będzie ona dla nas przychylną, czy nie!

Z tego powodu ponawiamy wezwanie do Kolegów z prośbą, by ze względu na krótki termin bezzwłocznie nadsyłali odpowiedzi na ankietę. Rezygnujemy z dołączenia kuponu. Poniżej podajemy kilka odpowiedzi.

Redakcja.

I. Zamierzając wziąć udział w rozpisanej ankiecie na temat „Czasopisma,“ przedewszystkiem prosić muszę o łaskawe zwolnienie mię z obowiązku dołączania wyciętego kuponu, a to przedewszystkiem ze względu na wrodzoną subordynację polską, a powtóre ze względu na to, że zbieram zeszyty w rocznik, zaś wycięcie kuponu pozbawiłoby mię początku znamiennego artykułu w „Tece“, będącego odbiciem ‚pierońskich“ stosunków w D. K. P. Katowice.

Sądzę, że brak kuponu nie będzie głównym powodem do pozbawienia mię zapowiedzianej nagrody!

W odpowiedzi na pierwsze pytanie, jaki zeszyt „Czasopisma“ najlepiej mi się podoba, mogą tylko jako lojalny członek dać jedną odpowiedź:

1. Wszytkie.

Były zeszyty o treści mniej lub więcej ideowej, lecz podobać się muszą wszystkie, jeśli krytyka nie ma być kałem ptaka we własne gniazdo, do budowy którego nie przysporzył ani źdźiebełka.

O ile jednak chodzi o dobór artykułów, o ich ugrupowanie, to ostatni numer Czasopisma“ z sierpnia b. r. stanął na wyżynie zadania i zadowolić może najwybredniejszego czytelnika.

2. Co należałoby umieszczać, a co usunąć?

Odpowiedź już tkwi w odpowiedzi na pierwsze pytanie. „Czasopismo“ powinno być odzwierciedleniem naszego życia, naszych dążności, w głębi dusz nurtujących pragnień, winno unikać wszystkiego, co odbiega od ogromnego problemu życia naszego.

Winny odpaść niedojrzałe nowele, słowem to, co znaleźć możesz w innych odłamach prasy.

Mojem zdaniem, na pierwszem miejscu winny być umieszczone komunikaty Zarządu Głównego, by je jeszcze nie znużony umysł głodomora kolejowego przyjął, by one przy znanej apatji i nieznajomości własnej organizacji przez naszych członków, zarysowały się żywiej na zamazanej siatkówce niejednego z gorliwych śledzienników kolejowych.

Następnie winien nastąpić zasadniczy artykuł, obejmujący całokształt tej urzedniczej części społeczeństwa, jej bytu, jej stanowiska wobec pociągnięć miarodajnych czynników.

Artykuły fachowe, ze wszystkich dziedzin służby, krytyczna ocena stosunków, przepisów wydanych w odniesieniu do praktyką wykazanych niedomagań, winny stanowić część trzecią.

Czwarta część, to krótki rzut oka na nasz stosunek do innych związków zawodowych i głosy poważnej prasy krajowej i zagranicznej w sprawach pracowniczych.

Następnie winna być uwzględniona kwestja organizacyjna, komunikaty kół i okręgów, sprawozdanie za ubiegły miesięczny okres.

Charakterystyczne przepisy o kolejnictwie zagranicznem, nowości techniczne, organizacja pracy i pracowników winna stanowić część VI-tą.

Część VIII, to trochę lub dużo humoru, by w szarzyznę wpleść trochę pogodnej, roześmianej myśli, a przepleść ją poradą dla żon naszych, jak robić sznycel by nie był suchy, mało potrzebował mięsa, dużo bułki i był prawdziwy, jak ślubne dziecko.

Trochę z dziedziny mody lub kroju, by nasze $^{5}/_{6}$ (a nie połowy) nie krzywiły się, że mąż tyle wydaje na siebie, nawet mu osobno gazetę posyłają, a dla nich nic nie ma — prócz całej pensji.

Pisma zawodowe kolejowe angielskie, amerykańskie i francuskie, mają bardzo obszerny dział kobiecy.

3. Jaki format? Obecny format „Czasopisma“ złożony na pół, format książki, — mojem zdaniem — byłby najodpowiedniejszy, zapobiegając poniekąd skwapliwej chęci użycia „Czasopisma“ do zawinięcia drugiego śniadania i może zachęcić do kompletowania roczników. Okładka kolorowa, z pewną ładną winietą, podniesie estetyczny wygląd, a inseraty pokryją koszt zwiększony druku (podwójne łamanie).

Papier ten sam, obcięty, zeszyty, by już na pierwszy rzut oka organ nasz różnił się od innych, by zachęcał do wzięcia do ręki — by estetycznym wyglądem przemawiał do przekonania że Z. U. P. myśli o podniesieniu też niestety obniżonego poziomu etycznego i kulturalnego.

Tych kilka uwag niech Szanowna Redakcja zechce łaskawie i cierpliwie przeczytać — i obiecaną książkę przysłać (franco).

Z koleżeńskiem pozdrowieniem

Henryk Krogulski
(asesor — Słotwina-Brzesko)

II. W odpowiedzi na ankietę, pozwalam sobie zauważyć, co następuje:

Ad 1. Właściwie na żaden dotychczasowy zeszyt „Czasopisma“ nie mogę się pisać „bez zastrzeżeń“, wobec czego trudno mi określić, który z zeszytów podoba mi się najlepiej.

Ad 2. Należałoby przedewszystkiem opracować dla każdego zeszytu naczelny artykuł „kierunkowy“, mający nadawać pismu stałą barwę wytyczną, zasadniczą. Pozatem najbardziej pożądane są artykuły treści społeczno-zawodowej, krytycznie naświetlane i rzeczy czysto fachowe, również poddawane krytyce. Kwestyj politycznych wypadałoby dotykać, jedynie o tyle, o ile wywierają one wpływ na sprawy zawodowe. Rozumie się, sposób pisania winna cechować powaga, ale też z drugiej strony stanowczość sądu.

Ad 3. Co do technicznej strony wydawnictwa, zdaję się w tym względzie na decyzję Szanownej Redakcji.

Moka (Lwów)

ADRESY:

Lwów, Szumlańskich 17.

Listy i druki dla Zarządu Głównego, „Czasopisma“, Zarządu Okręgowego i Zarządu koła Miejsc. we Lwowie.

Lwów, Dyrekcja kolei, Zygmuntowska 3 II. p.

na ręce Skarbnika Głównego kol. Włodzimierza Białowąsa (drzwi 224) wszelkie przesyłki pieniężne dla Zarządu Głównego.

Kraków, Kopernika 22. II p.

Lokal Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Miejscowego w Krakowie.

Pośmiertny

zasiłek wypłacono w nast. wypadkach:

Kol. Süsseles Leon, referendarz	200·— zł.
Kol. Kawalerski Kazimierz, st. asesor	200·— zł.
Żona kol. Durkacza Michała, st. asesora	150·— „
Dziecko kol. Trzeciaka Bolesława, st. asesora	100·— „
Kol Strobl Fryderyk, st. asesor	200·— „
Dziecko kol. Waligórskiego Jana, asesora	100·— „
Dziecko kol. Osostowicza Eugenjusza, st. asesora.	100·— „
Kol. Müller Józef, st. asesor	200·— „
Żona kol. Żwirskiego Tadeusza, adjunkta	50 — „
Kol. Rose Bronisław, st. asesor	50·— „
Kol. Raźny Feliks, st. asesor	200·— „

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**